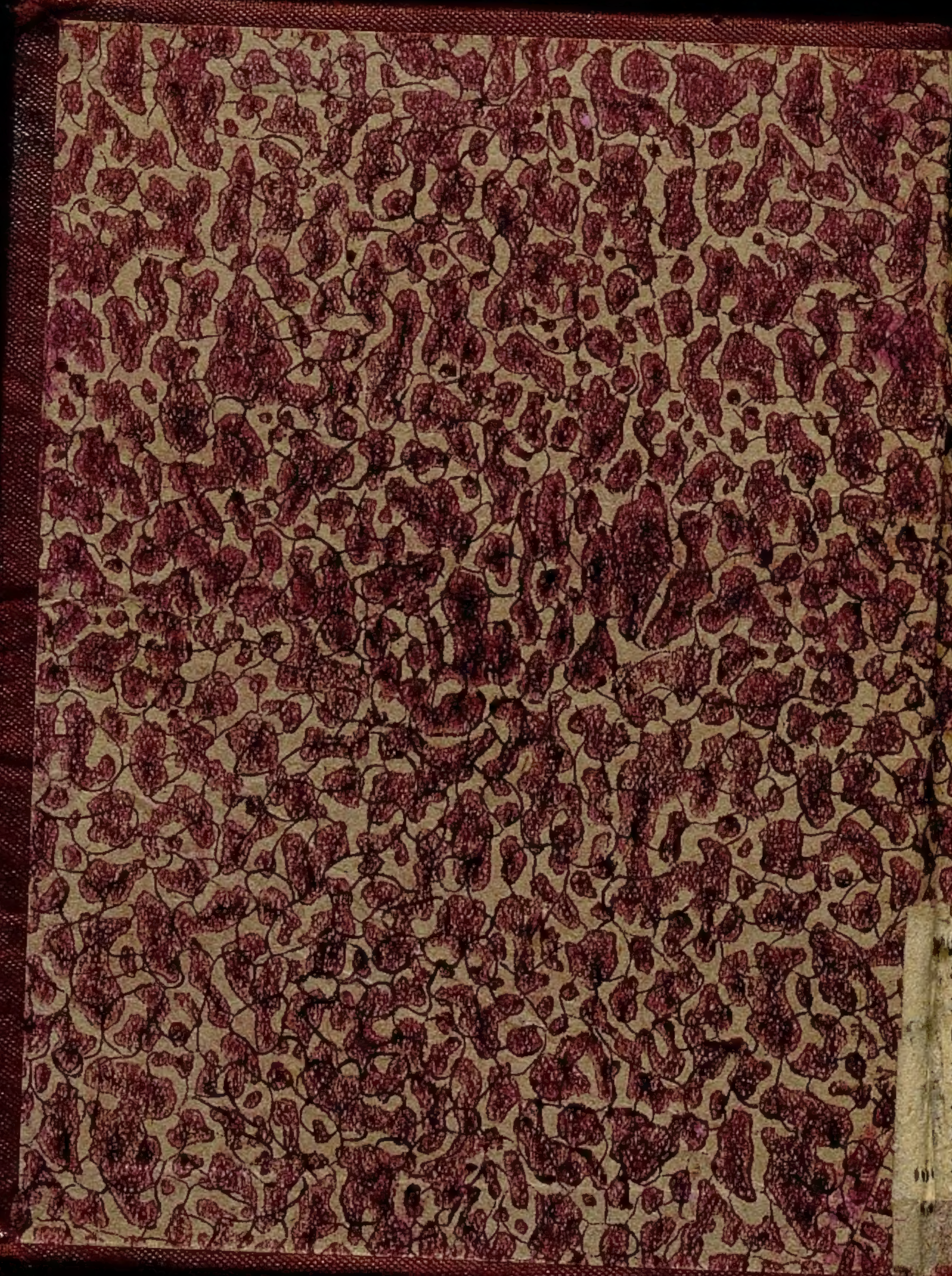
ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЛЕНСОВЕТА

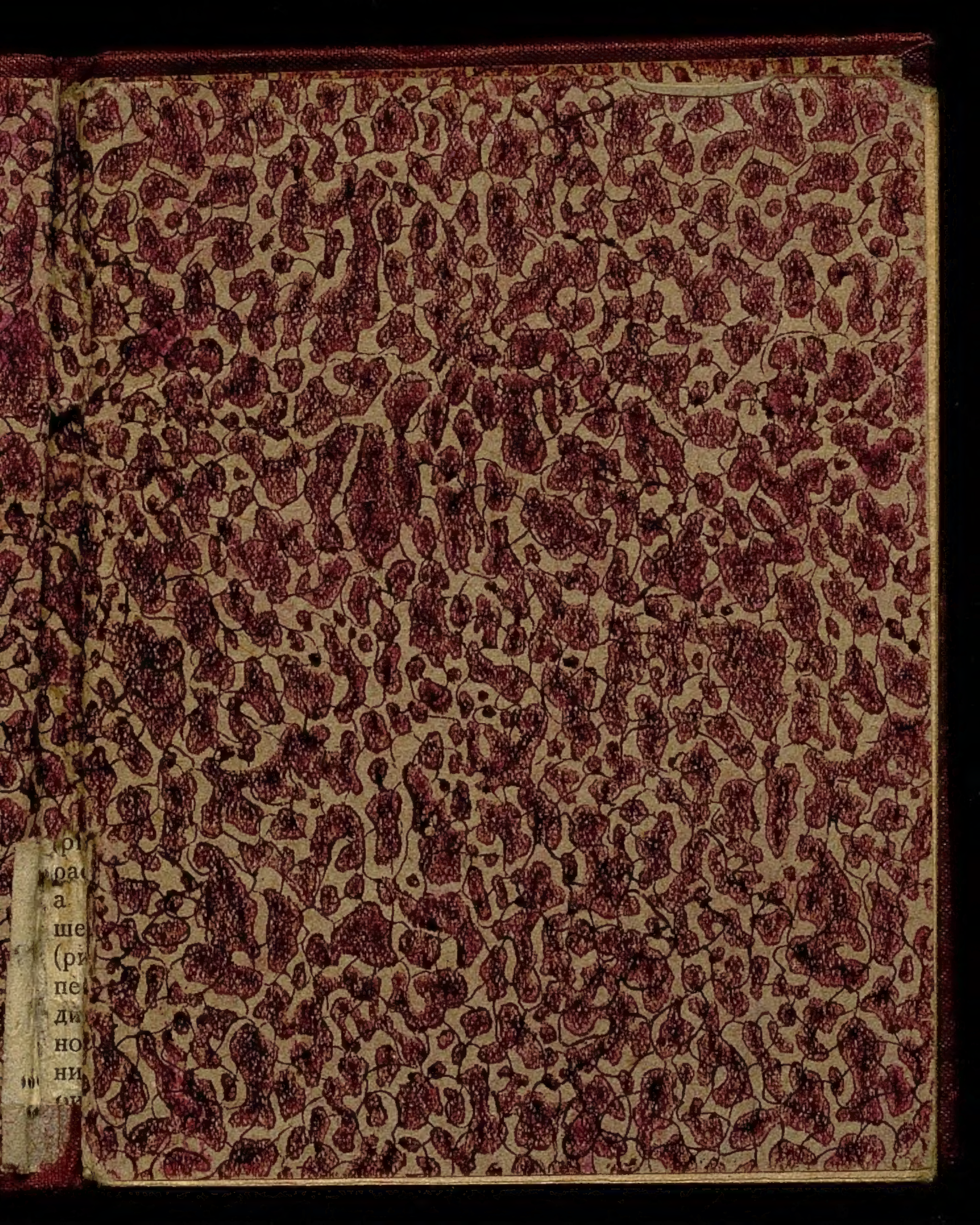
Служба Движения

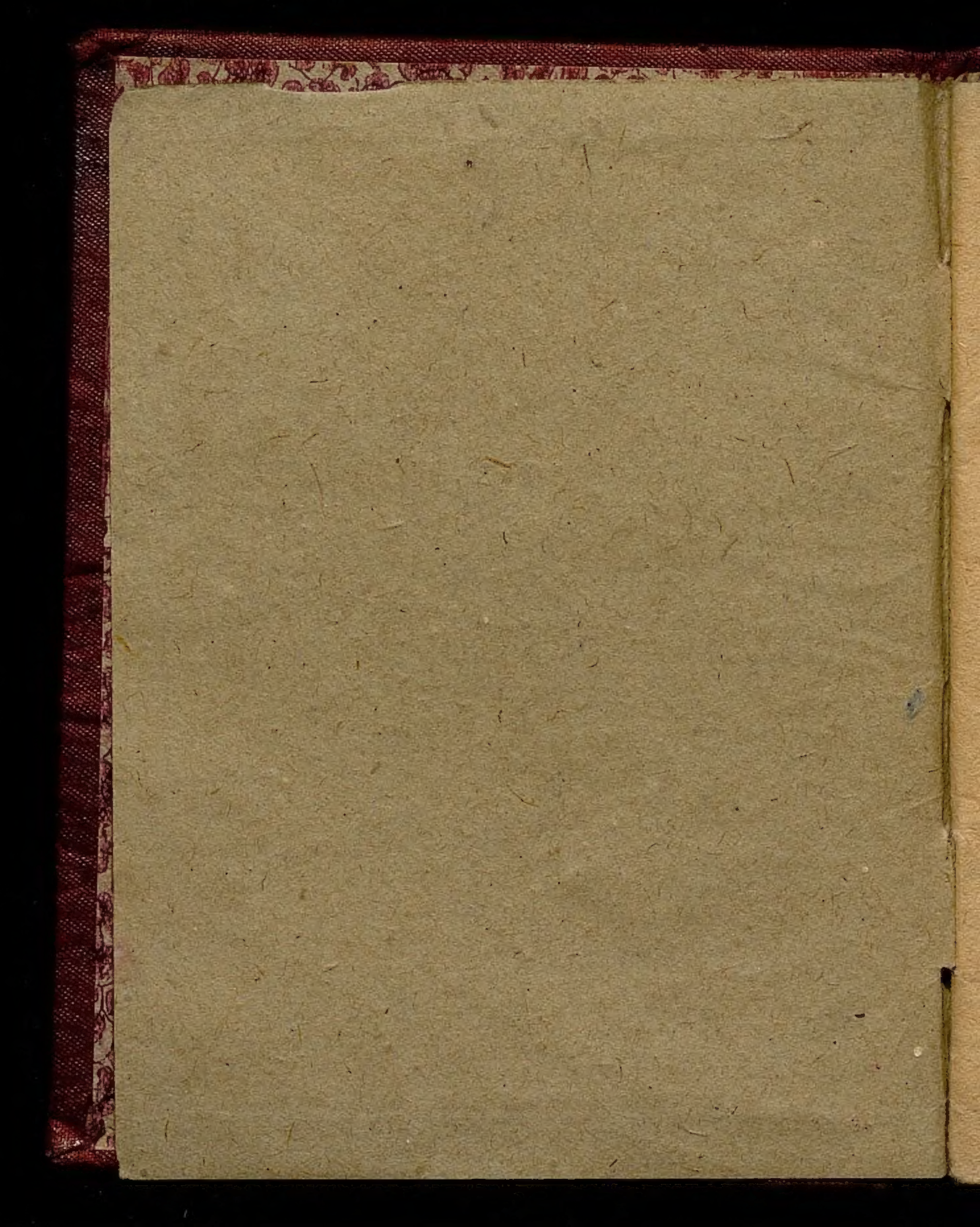
# ИНСТРУКЦИЯ

## ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ

Ленинград 1939 г.







ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЛЕНСОВЕТА

Служба Движения

# ИНСТРУКЦИЯ
## для вагоновожатых

ЛЕНИНГРАД
1939 г.

Утверждаю:

Начальник Управления *М. Сорока*

17 сентября 1939 года

Настоящая инструкция содержит в себе все необходимые сведения, относящиеся к работе вагоновожатого из „Правил технической эксплоатации трамвая“, а также из „Правил уличного движения“, утвержденных Президиумом Ленсовета 8/IV 1939 года.

Согласовано:

Начальник Госавтоинспекции УРКМ ЛО

Старший лейтенант милиции *Шварц*

Леноблгорлит от 20/IX-39 г. Тираж 7000 экз. Заказ № 3278

1-я тип. Гизлегпрома. Ленинград, ул. 3-го Июля, 55.

**Товарищи, вагоновожатые!**

**Помните, что только точное и неуклонное выполнение правил настоящей инструкции обеспечивает безаварийную работу.**

# ИНСТРУКЦИЯ

## Для вагоновожатых

### I. Общие правила

§ 1. Управляя поездом, вагоновожатый должен:

а) обеспечивать безопасность и соблюдать правила уличного движения;

б) соблюдать заданное расписание;

в) наблюдать за исправностью и сохранностью вагонов и вагонного имущества;

г) экономить электрическую энергию;

д) наблюдать за порядком на передней площадке моторного вагона.

Управляя поездом, вагоновожатый является ответственным за жизнь пассажиров, за безопасность пешеходов, безрельсового транспорта и за сохранность вагонов. Поэтому он должен быть внимателен, осторожен и исполнять все правила настоящей инструкции.

§ 2. Вагоновожатый обязан, кроме настоящей инструкции, хорошо знать правила пользования трамваем, все действующие формы проездных билетов, все действующие инструкции, распоряжения и приказы, касающиеся его работы, а также иметь при себе удостоверение на право управления трамвайным вагоном.

§ 3. Вагоновожатый обязан исполнять служебные распоряжения следующих должностных лиц Трамвайно-Троллейбусного Управления и милиции.

а) на линии: лиц административно-технического персонала, имеющих карточку с правом контроля, инструкторов вагоновожатых, линейных агентов, ревизоров и др. лиц, имеющих право на отдачу распоряжений;
По требованию указанных лиц, вагоновожатый обязан предъявлять водительское удостоверение.

б) в парке: начальника отделения движения, его заместителей, начальников смен и диспетчеров.

§ 4. Вагоновожатому воспрещается оставлять свое рабочее место по полной остановки поезда, в особенности при наличии какой-либо угрожающей поезду опасности.

§ 5. При уходе с передней площадки моторного вагона, вагоновожатый обязан взять с собой стоповую рукоятку контроллера, а также ручку крана машиниста или песочницы.

§ 6. Вагоновожатый имеет право передавать управление поездом только:

а) сменяющему вагоновожатому.
б) прикрепленному ученику или стажеру,
в) лицам, имеющим право контроля и водительское удостоверение.

§ 7. При езде с учеником, или со стажером учитель наравне с учеником отвечает за правильность и безопасность езды, причем, во время движения должен находиться слева от контроллера.

§ 8. Вагоновожатому запрещается курить, принимать пищу и разговаривать во время управления вагоном.

Разрешается курить на конечном пункте и на первом перегоне от конечного пункта.

Лица, имеющие право контроля, могут разговаривать с вагоновожатым по вопросам линейной работы во время движения поезда.

§ 9. Воспрещается управлять вагоном в состоянии хотя бы легкого опьянения, а также чувствуя себя больным. О болезненном состоянии заявить линейному агенту, потребовав замену или взятия поезда на буксир.

## II. Приемка поезда в парке

§ 10. Для приемки поезда вагоновожатый обязан явиться в парк не менее чем за 10 минут до выпуска поезда на линию, получить ручки, вагонные принадлежности и отметиться у диспетчера.

§ 11. Принимая поезд, вагоновожатый должен осмотреть и проверить следующие части поезда: токоприемник, крепление веревки, маршрутные

вывески и сигналы, лобовые сетки, подножки, буксовые крышки, надбуксовые рессоры и шпинтоны, боковые сетки, междувагонные рукава и шланги, контроллер, автомат, ручные тормоза, освещение, двери, запоры дверей и закрытие подножек с левой стороны, люки пола, ножные звонки, наличие песка в песочницах, расположение песочных рукавов, целость стекол и наружный вид поезда.

Кроме того, необходимо проверить, есть ли нормальный зазор между колодками и бандажами (2—3 мм), наложены ли предохранительные скобы на штыри междувагонных буферов; передний буфер моторного вагона и задний буфер последнего вагона должны быть закреплены к языку подбуферной скобы.

Реборды вагонов должны соответствовать нормам, установленным „Правилами технической эксплоатации". В сомнительных случаях вагоновожатый должен требовать проверки их ребордомером.

Для поездов, работающих на городских маршрутах, высота реборд на моторном вагоне должна быть не менее 9-ти мм, толщина не менее 7-ми мм, а на прицепных вагонах высота—не менее 8-ми мм, толщина не менее 7-ми мм.

Для поездов, работащих на загородных линиях, высота реборд должна быть на моторных вагонах не менее 13-ти мм, и толщина не менее 8-ми мм, на прицепных вагонах высота не менее 12-ти мм, толщина не менее 8-ми мм.

К загородным линиям относятся:
а) Озерковская,
б) на Пороховые и Ржевку,
в) Правобережная.
г) в Село Рыбацкое,
д) Московское шоссе,
ж) в Сосновую поляну и Стрельно.
е) на Турухтанные о-ва.

В зимнее время, на вагонах с двойными лобовыми стеклами должны быть исправные отеплительные реостаты и стеклоочистители.

При приемке вагона с линейным контактором вагоновожатый должен убедиться в его исправной работе путем пробного включения контактора при выключенном автомате.

§ 12. При выезде из парка, вагоновожатый должен иметь на вагоне ломик, сцепку, штырь, угольник, вагонную книжку и расписание. В зимнее время соль, скребок и метелку. В вагонной книжке должна быть проверена последняя отметка об исправлении по заявкам.

Произведя в соответствии с указанным порядком приемку вагоновожатый делает надпись в вагонной книжке: „поезд принял в исправности" за своей подписью.

При обнаружении каких-либо неисправностей, препятствующих к выезду поезда из парка и не гарантирующих безопасное движение поезда на линии, вагоновожатый обязан сделать заявку диспетчеру по выпуску и до устранения неисправности, не имеет права выезжать на линию.

## III. Выезд из парка

§ 13. Убедившись, что на рельсах нет предметов, мешающих движению поезда, а в траншее и на самом поезде нет ремонтных рабочих, вагоновожатый даст об этом знать кондуктору звонком.

Получив от кондуктора моторного вагона сигнал отправления, вагоновожатый окриком „такой-то путь от вагона“, предупреждает об отправлении поезда, дает 3 предупредительных звонка, затем включает контроллер на первое положение, сразу же выключает его и только после этого вновь медленно включает контроллер по положениям.

Проезжая ворота парка вагоновожатый должен убедиться в том, что у ворот никто не стоит, ворота закреплены на крючках и подавать сигналы, не развивая скорость более 5-ти километров в час.

Скорость поезда внутри сарая должна быть не более 5-ти км в час. На веерах парка не более 10-ти км в час.

§ 14. Действие тормозов и песочниц вагоновожатый обязан проверить на первом километре паркового рейса, заявить о замеченных неисправностях линейному агенту, отметить их в вагонной книжке и сдать вагон дежурному слесарю для исправления.

## IV. Смена на линии

§ 15. При сдаче поезда своему сменщику, вагоновожатый должен устно, а в случае необходи-

мости, с записью в вагонной книжке, передать ему обо всех замеченных неисправностях поезда, а также о неисправностях пути и воздушной сети, о всех полученных распоряжениях и изменениях по маршруту.

Для проверки исправного действия всего оборудования и для передачи устных и письменных сообщений, сменяющийся вагоновожатый должен, в случае необходимости, сопровождать поезд два перегона после пункта смены.

§ 16. По прибытии на конечный пункт после смены, вагоновожатый обязан осмотреть;

1. Рукава или шланги
2. Сцепные приборы
3. Осветительный провод
4. Боковые и лобовые сетки
5. Поручни
6. Подножки
7. Буксовые крышки
8. Песочные рукава
9. Реборды
10. Шкворни и рессоры
11. Вывески и сигналы, а также проверить наличие в песочницах достаточного запаса песку.

В случае обнаружения неисправностей, не заявленных предыдущим вагоновожатым, сменивший должен об этом заявить линейному агенту, занести в вагонную книжку и сдать вагон линейному слесарю для исправления.

§ 17. В случае неявки сменяющего, сменяемый вагоновожатый обязан продолжать работу на время

не более 2 рейсов от сменного пункта и если за это время смена не явилась, вести поезд в парк.

§ 18. Воспрещается сдавать вагон нетрезвому вагоновожатому.

## V. Сдача поезда в парке

§ 19. Получив отметку линейного агента об отправлении в парк, вагоновожатый на парковом рейсе должен управлять вагоном по всем правилам нормального движения, соблюдая все обязательные остановки, и вывесив аншлаг „поезд идет в парк“.

§ 20. Подъезжая к парку, вагоновожатый должен быть особенно внимателен к расположению входных стрелок, а также удалить из вагонов всех посторонних лиц.

§ 21. В случае необходимости производства маневров для постановки поезда на указанное место, вагоновожатый должен быть чрезвычайно внимательным при управлении поездом, переходя всякий раз на тот контроллер, который является головным по направлению движения.

§ 22. Въехав на территорию парка, вагоновожатый должен подвигаться к сараям со скоростью не свыше 10 км в час.

§ 23. При въезде в сарай, вагоновожатый должен непрерывно подавать звонки, имея в виду, что на путях или в траншеях могут быть рабочие.

§ 24. Установив поезд на указанное приемщиком место, вагоновожатый должен поставить кран

машиниста на положение экстренного торможения, а затем на перекрышу, не оттормаживая, выключить автомат, выключатель ЛК линейного контактора, снять стоповую ручку контроллера и приступить к сдаче поезда.

§ 25. При сдаче поезда вагоновожатый должен сделать заявку приемщикуо всех неисправностях и записать их в вагонную книжку, если они не были записаны в течение дня.

§ 26. После сдачи поезда приемщику вагоновожатый должен оттянуть бугель, сдать ручки контроллера и крана машиниста и остальные сдаваемые принадлежности вагона и после этого может считать свою работу законченной.

Примечание. На вагонах с дверьми управляемыми воздухом, вагоновожатый обязан уходя из вагона, закрепить в открытом положении переднюю створку первой двери моторного и прицепных вагонов.

§ 27. Строго воспрещается уходить с поезда до установки его на указанное место и оставлять вагонный сарай до полной сдачи поезда и его принадлежностей.

## VI. Трогание с остановки

§ 28. Перед троганием вагоновожатый должен:

а) получить сигнал кондуктора моторного вагона одним звонком;

б) дождаться окончания высадки и посадки с передней площадки моторного вагона, прове-

ряя проездные документы и не допуская переполнения площадки сверх нормы;

в) убедиться в том, что поезд отторможен;

г) получить разрешающий сигнал светофора или милиционера-регулировщика.

дать предупредительный звонок и включать моторы.

§ 29. При включении моторов нужно делать выдержку на всех положениях контроллера по $1^1/_2$ сек., кроме первого, на котором выдерживать 1 сек.

При этом, на горизонтальных участках пути, для перехода на ездовое положение последовательного включения, нужно проехать 10 метров (длина 2-осного вагона), а для перехода на ездовое положение параллельного включения нужно проехать 40 метров.

Слишком медленный или слишком быстрый пуск вагона воспрещается. Особо воспрещается выдерживать контроллер на последовательном включении, если путь свободен и разрешено параллельное включение.

## VII. Движение по перегону

§ 30. Во время движения вагоновожатый обязан вести поезд по следующим знакам:

а) знаки, разрешающие езду на параллельном включении моторов (голубая полоса на белом поле), скорость до 50 км в час.

б) знаки, разрешающие езду только на последовательном включении моторов (две черные

косые полосы на белом поле), скорость 15—20 км в час;

в) знаки выключения тока перед остановкой (три красные косые полосы на белом поле);

г) знаки временного выключения тока на участковых разделах и троллейбусных пересечках (косые зеленые полосы на белом поле);

д) дорожные знаки ограничения скорости (черная цифра в красном круге), установленные Госавтоинспекцией.

§ 31. После проезда знака последовательного включения вагоновожатый не должен включать моторов параллельно до тех пор, пока опять не проедет знака параллельного включения.

§ 32. При проезде знака участкового раздела или троллейбусной пересечки вагоновожатый должен выключить ток с таким расчетом, чтобы бугель прошел изолятор без тока.

Включение вновь контроллера в этом случае надлежит делать без выдержки до прежнего положения, с которого контроллер был выключен. Также можно поступать при всяком кратковременном выключении контроллера, если вагон значительно не уменьшил скорость. На вагоне с линейным контактором в этих случаях, необходимо при включении задержать большую ручку на первом положении на время включения контактора (1/2 сек.).

Воспрещаются лишние включения тока и езда на реостатных положениях.

§ 33. На быстроходном поезде следует выклю-

чать ток ранее знака выключения, не допуская, однако, задержки сзади идущих поездов.

§ 34. На тихоходном поезде, а также если получилась задержка в пути, вагоновожатый может выключать моторы несколько позже знака выключения, однако, не менее чем за 120 метров (4 пролета) до остановки.

§ 35. Вагоновожатый обязан на контрольных точках, указанных в вагонных расписаниях, сверить время по расписанию с временем на электрических часах, не допуская затяжек. Вагоновожатый не должен пользоваться указаниями других часов, кроме электрических часов сети трамвая.

§ 36. При управлении поездом все внимание вагоновожатого должно быть обращено на путь перед поездом. Левая рука должна лежать на большой рукоятке контроллера, правая—на ручке крана машиниста (при электрическом тормозе—на ручке песочницы).

Во время движения кран машиниста должен быть на 3-м положении.

Рука, находящаяся на рукоятке крана машиниста, должна последнюю охватывать так, чтобы экстренное торможение воздушным тормозом с песком можно было сделать, не меняя положения руки.

§ 37. Вагоновожатый не должен допускать выхода пассажиров на площадку до остановки поезда.

§ 38. Воспрещается во время движения производить осмотр или исправление каких-либо частей

вагона, а также отходить от контроллера для каких бы то ни было целей.

§ 39. Во время движения вагоновожатый должен подавать предупредительные звонки в следующих случаях:

а) разъезжаясь со встречным поездом,
б) подъезжая к перекресткам улиц,
в) при выезде из-под мостов,
г) во всех случаях, когда можно опасаться внезапного появления пешехода или экипажа. При этом вагоновожатый должен учитывать, что безрельсовый транспорт имеет право въезда на трамвайные пути для пересечения или обгона на расстоянии 60 метров (2 пролета) перед вагоном.

§ 40. Во время движения поезда воспрещается подъезжать к идущему впереди поезду ближе двух пролетов (60 метров) при последовательном включении моторов и ближе 4-х пролетов (120 метров) при параллельном включении моторов.

При буксовом пути и на спусках с мостов указанные расстояния удваиваются.

## VIII. Остановка поезда

§ 41. Вагоновожатый обязан останавливать поезд служебным торможением:

а) на обязательных остановках, обозначенных знаком „остановка“;
б) по запрещающему сигналу светофора или милиционера-регулировщика, у линии „стоп“,

или не доезжая 2-х метров до угла перекрестка;

в) по сигналу командиров воинских частей, руководителей шествий и колонн;

г) в случае внезапного падения стрелки манометра;

д) по сигналу кондуктора моторного вагона двумя звонками;

е) по требованию линейных агентов и сотрудников милиции;

ж) для пропуска автомобилей пожарной, скорой медицинской и технической помощи.

§ 42. Вагоновожатый обязан экстренно затормозить поезд:

а) при внезапно возникшей опасности наезда, столкновения или несчастного случая;

б) при всяким внезапном толчке, стуке или тревожных криках;

в) по тревожному сигналу кондукторов (частые звонки);

г) если на пути будет замечен какой-либо предмет, который может повредить вагон или вызвать сход с рельс (камень, болт и т. п.).

При этом необходимо помнить, что с параллельного включения несмотря на экстренное торможение поезд проходит не менее 25 метров до полной остановки.

§ 43. Подъезжая к обязательной остановке вагоновожатый должен тормозить с таким расчетом, чтобы после остановки поезда передняя площадка моторного вагона находилась у знака „остановка“.

На остановках, где имеются посадочные площадки надлежит останавливать поезд с таким расчетом, чтобы передняя площадка моторного вагона находилась у переднего конца посадочной площадки.

§ 44. Если вагоновожатый почему-либо вынужден остановить поезд, не доезжая до остановочного пункта хотя-бы несколько метров, то он может двигаться не иначе как после подачи предупредительного звонка.

По прибытии к остановочному пункту вагоновожатый обязан вновь остановить поезд.

§ 45. Если на остановочном пункте находится поезд, то вагоновожатый должен медленно подъехать к нему и остановить поезд на расстоянии 10 метров (длина 2-осного вагона).

Если при этом загораживается перекресток или пешеходная дорожка, необходимо остановить поезд не доезжая 2-х метров до угла перекрестка или пешеходной дорожки.

После трогания переднего поезда выждать пока он отойдет вперед еще на 5 метров и тогда трогаться с места для подхода к остановочному пункту. Запрещается подавать звонки впереди стоящему поезду и подъезжать не тормозя, надеясь на то, что поезд уйдет.

§ 46. На вагонах с дверьми управляемыми воздухом вагоновожатый обязан открывать двери только на остановках. Открывать двери не на остановке можно в том случае, если вагон остановлен на длительное время. Перед троганием, двери необходимо закрывать.

## IX. Торможение воздушным тормозом

§ 47. Служебную остановку на горизонтальном участке пути надлежит делать 5-м или 6-м положением крана машиниста, с том, чтобы тормозились одновременно моторный и прицепные вагоны поезда.

Начинать тормозить с параллельного включения моторов за 45 метров ($1^1/_2$ пролета) до остановки, а с последовательного включения моторов за 20 метров до остановки.

При буксовом пути начинать тормозить с параллельного включения за 90 метров (3 пролета) до остановки, а с последовательного включения за 45 метров до остановки.

Если на остановке стоит поезд, то указанные тормозные расстояния соответственно увеличиваются.

§ 48. В случае порчи воздушного тормоза пользоваться электрическим. В случае неисправности электрического тормоза пользоваться ручным. Езда с неисправными тормозами разрешается до ближайшего запасного пути. При этом, вагоновожатый должен ехать с особой осторожностью, не переходя на параллельное включение моторов и соблюдая удвоенные тормозные расстояния.

Необходимо помнить, что неисправность тормоза не снимает с вагоновожатого ответственности за безопасность движения.

§ 49. При экстренном торможении вагоновожатый обязан быстро выключить ток и поставить одно-

временно воздушный тормоз на экстренное положение с песком и электрический тормоз на 3-е положение, после чего электрический тормоз переводить на крайнее положение с выдержкой по положениям.

Категорически воспрещается при больших скоростях ставить электрический тормоз сразу на последние положения во избежание юза.

§ 50. При экстренном торможении поезда с неисправным воздушным тормозом вагоновожатый должен быстро выключить ток и подавая песок поставить ручку контроллера сразу на 3-е тормозное положение и переводить по положениям на полный электрический тормоз после чего затянуть цепь ручного тормоза.

## X. Торможение электрическим тормозом

§ 51. При служебной остановке контроллер включается на тормоз за 45 метров ($1^1/_3$ пролета) до остановки при езде на параллельном включении моторов и за 20 метров при езде на последовательном включении. При этом необходимо задерживаться несколько более на первых тормозных положениях и быстрее проходить последние положения.

При буксовом пути необходимо начать тормозить за 90 метров до остановки, при параллельном включении моторов и за 45 метров, при последовательном включении моторов.

§ 52. Если электрический тормоз не действует или если он внезапно перестает действовать во

время торможения, вагоновожатый должен немедленно приводить в действие ручной тормоз, с посыпкой рельс песком.

§ 53. Если на вагонах с электрическим тормозом одновременно откажутся действовать и электрический и ручной тормоза, вагоновожатый должен немедленно дать сигнал кондукторам (частые звонки на заднюю площадку), чтобы последние тормозили вагоны ручными тормозами, непрерывно подавать звонки, и дать обратный ход, для чего перевести стоповую ручку контроллера на положение „назад", а большую ручку контроллера на первое положение до полной остановки поезда.

§ 54. Для экстренного торможения контроллер включается сразу на 3-е тормозное положение и после некоторой выдержки переводится по положениям с таким расчетом, чтобы не получился юз. Одновременно приводится в действие механическая песочница. Запрещается применять в этом случае ручной тормоз.

55. При экстренном торможении, в случае неисправности электрического тормоза вагоновожатый должен немедленно приводить в действие ручной тормоз с посыпкой рельс песком.

## XI. Движение на подъемах и спусках

§ 56. Трогаясь с остановки на подъеме вагоновожатый должен включить контроллер на первое положение, немедленно после этого отпустить тормоз и далее включать контроллер с выдержкой на каждом положении $2^1/_2$ секунды.

Воспрещается ехать на подъемах на шунтовых положениях контроллера.

§ 57. При продолжительных остановках на подъеме или спуске вагоновожатый обязан затормозить поезд ручным тормозом, наложить собачку на храповик и проверить, держит ли ручной тормоз, оттормозив воздушный.

§ 58. Воспрещается ехать под током на больших спусках. Скорость на спусках не должна превышать 20 км. в час, для чего поезд необходимо подтормаживать.

На поездах со служебным электрическим тормозом, на спуске необходимо пользоваться ручным тормозом.

§ 59. В случае обрыва прицепного вагона на подъеме, вагоновожатый обязан немедленно дать экстренный тормоз. При возможности прицепить оторвавшийся вагон, вагоновожатый должен взять вагон на ручной тормоз, отпустить воздушный тормоз и, оставив кондуктора у ручного тормоза, перейти на заднюю площадку моторного вагона. Взяв вагон на тормоз на задней площадке, вагоновожатый должен дать знак кондуктору отпустить ручной тормоз на передней площадке, после чего начать спуск вагона вниз к прицепному вагону и взять его на сцепку.

§ 60. В случае обрыва прицепного вагона во время движения на ровном месте, вагоновожатый должен медленно тормозить головную часть поезда с таким расчетом, чтобы оторвавшийся вагон на нее не наехал.

После остановки необходимо, если возможно, взять оторвавшийся вагон на сцепку.

При невозможности взять оторвавшийся прицепной вагон на сцепку, этот вагон ставится на ближайший запасной путь сзади идущим поездом.

§ 61. Видя спускающийся с подъема задним ходом неуправляемый вагон вагоновожатый сзади идущего поезда должен подъехать к спускающемуся вагону на расстояние до 15 метров, остановить поезд, быстро отгормозить, дать медленный ход назад и принять на себя удар оторвавшегося вагона, двигаясь в одном с ним направлении. После принятия удара затормозить свой поезд.

§ 62. Если поезд, поднимающийся в гору покатится назад под гору вследствие какой-либо неисправности, то вагоновожатый этого поезда обязан руководствоваться следующими правилами:

а) при полной исправности воздушного тормоза, немедленно затормозить поезд воздушным тормозом, затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить храповик на собачку и приступить к выяснению причины обратного движения поезда;

б) при отсутствии или неисправности воздушного тормоза, затормозить ручным тормозом, заложить храповик на собачку и приступить к выяснению причины обратного движения поезда;

в) в случае отсутствия или неисправности воздушного тормоза и одновременного обрыва цепи или порчи ручного тормоза, вагоновожатый обязан перевести стоповую ручку контроллера на метку

„назад“, большую ручку поставить на электрический тормоз и довести ее до последнего положения. Затем дать знать всем кондукторам своего поезда о том, чтобы, они тормозили ручным тормозом до полной остановки поезда.

## XII. Движение по кривым

§ 63. При движении по кривым малых радиусов вагоновожатый должен до въезда в кривую подтормозить поезд с таким расчетом, чтобы въехать в нее без толчка. Въезжая в кривую, вагоновожатый должен ехать без тока, тормоза должны быть отпущены.

При проезде по кривой вагоновожатый должен включить контроллер до ездового последовательного положения.

Пологие кривые (радиусом больше 100 метров) можно проезжать не снижая скорости.

§ 64. При въезде в кривую из-за угла следует давать предупредительные сигналы и снизить скорость до пределов обеспечивающих безопасность движения.

§ 65. Если перед кривой висит знак с изображением 4-осного вагона с красной полосой, вагоновожатый 4-осного вагона должен перед въездом в такую кривую убедиться в том, что на междупутьи нет людей и по встречной кривой не движутся вагоны. В противном случае необходимо остановить поезд, во избежание наезда или несчастного случая, (кузов 4-осного вагона на кривых малого радиуса выносит в сторону более чем на 1 метр).

## XIII. Движение по стрелкам и крестовинам

§ 66. На крестовинах трамвайных путей, а также на поперечных стрелках скорость должна быть не свыше 15 км. в час., причем, проезд моторного вагона по крестовинам должен происходить без тока.

§ 67. Противошерстные стрелки вагоновожатый должен проезжать в случае въезда в кривую со скоростью 10 км в час, а в случае проезда по прямой со скоростью 15 км в час.

Приближаясь к стрелке вагоновожатый должен следить за положением ее пера, не въезжая на неправильно установленную стрелку, или на стрелку, перо которой неплотно прилегает к рельсу.

§ 68. На разъездах, переходах или треугольниках, где имеются механические, самоотбрасывающиеся стрелки запрещается осаживать задним ходом, не убедившись в том, что поезд всеми полускатами прошел стрелку.

§ 69. При необходимости переложить на узле железнодорожном стрелку, лежащую на постоянном направлении движения, вагоновожатый обязан следить за тем, чтобы после прохода поезда по этой стрелке, кондуктор моторного вагона переложил ее обратно в первоначальное положение или лично переложить ее.

§ 70. При проезде автоматической электрической стрелки вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) при необходимости проезда стрелки вправо,

проезжать добавочный провод под током со скоростью 5 километров в час, для чего заранее снизить скорость. Запрещается подтормаживание во время езды под током. На вагоне с линейным контактором вагоновожатый должен помнить, что возможен случайный разрыв тока в контакторе и поэтому при проезде автоматической стрелки под током должен ехать обязательно на первом положении при полностью выбранном мертвом ходе большой рукоятки.

б) При необходимости проезда стрелки влево проезжать добавочный провод без тока со скоростью 3 км в час.

в) Под добавочным проводом не останавливаться. В случае вынужденной остановки, необходимо оттянуть бугель.

г) Если на стрелке или перед ней находится поезд, то сзади идущий поезд должен остановиться перед добавочным проводом, пока передний поезд не выйдет всеми своими полускатами из стрелки.

## XIV. Регулирование и проезд перекрестков

§ 71. Сигналы светофоров РК милиции на перекрестках имеют следующее значение:

а) зеленый сигнал разрешает трамваю следовать прямо или налево;

б) желтый сигнал разрешает трамваю следовать только направо, после того как безрельсовый транспорт очистил перекресток;

в) красный сигнал воспрещает движение.

3

§ 72. Милиционер регулирует движение изменением положения корпуса и движениями рук. Для лучшей видимости знаки подаются при помощи жезла в правой руке.

а) Положение милиционера-регулировщика правым или левым боком к трамваю, с вытянутой вдоль груди рукой разрешает трамваю следовать только прямо;

б) положение милиционера-регулировщика лицом или спиной к трамваю с вытянутой вдоль груди рукой или опущенными руками воспрещает движение;

в) положение милиционера-регулировщика с вытянутой вперед правой рукой разрешает трамваю следующему слева от милиционера только левый поворот, а со стороны груди только правый поворот:

г) положение милиционера-регулировщика с поднятой вверх рукой воспрещает выезд транспорта на перекресток.

§ 73. При подъезде к регулируемым перекресткам, где нет остановки, необходимо снизить скорость до 25 км. в час и ехать через перекесток со скоростью, обеспечивающей безопасность движения.

§ 74. На нерегулируемых перекрестках, вагоновожатый обязан соблюдать следующие правила:

а) при отсутствии поездов и экипажей на пересекающей улице, поезд свободно проходит перекресток со скоростью не свыше 15 км в час;

б) в случае нахождения поездов на пересекающей улице, первым проходит поезд с высшим номером маршрута, при чем одновременно про-

ходит перекресток и встречный поезд того же направления;

в) в случае, если поезд с меньшим номером маршрута оказался готовым к отправлению раньше, чем поезд с высшим номером маршрута, вагоновожатый первого поезда дает сигнал в виде трех звонков, и по получении от второго вагоновожатого ответного сигнала в виде двух звонков, может трогаться с места;

г) автомобили пожарной, скорой медицинской и технической помощи и оперативные машины РК милиции, проходят перекресток внеочереди, остальной безрельсовый транспорт уступает дорогу трамваю; (безрельсовый транспорт может поворачивать направо по красному сигналу светофора).

§ 75. В пунктах, где установлена сигнализация действующая от токоприемников проходящих поездов, преимущественное право прохода через перекресток оставляется за тем поездом, который сигнализирует о своем приближении к перекрестку. При этом поезда, которым подается сигнал, не имеют право въезда на перекресток пока горит красный сигнал и пока через перекресток не прошел поезд другого направления.

## XV. Проезд пожарных частей и жел.-дор. пересечек

§ 76. При проезде мимо пожарных частей:

а) Воспрещается останавливать поезд против пожарной части. Если впереди занят путь, то надлежит останавливать поезд недоезжая пожарной части.

б) При зажигании сигнала, предупреждающего о выезде пожарных немедленно остановить поезд;

в) Если в момент тревоги поезд находится на участке против пожарной части, или так близко к сигналу, что он не может быть остановлен, то вагоновожатый должен быстро проехать мимо ворот пожарной части давая звонки и очищая путь для пожарных автомобилей.

§ 77. На пересечениях жел.-дор. путей с путями трамваев вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) путь для трамвая через пересечку свободен исключительно в том случае, если шлагбаум открыт; кроме того, на пересечениях, где имеется светофор, вагоновожатый не имеет права трогаться с остановки, пока горит красный сигнал светофора;

б) вагоновожатый не имеет права въезжать на пересечение в том случае, если шлагбаум не открыт полностью;

в) при подходе к пересечению и во время прохода через пересечение вагоновожатый должен подавать все время звонки и двигаться со скоростью не более 10 км в час.

Вагоновожатый подчиняется всем сигналам переездного сторожа, подаваемым фонарем, флажком, светофором или жестом руки.

## XVI. Движение по однопутным участкам.

§ 78. При движении по однопутным участкам вагоновожатый должен руководствоваться сигналами специальных светофоров однопутных участков.

При неисправной сигнализации руководствоваться светофорами воспрещается и движение происходит по путевкам на первом однопутном перегоне, а далее путем скрещивания на разъездах. О неисправности сигнализации необходимо сообщить линейному агенту.

§ 79. Перед въездом на однопутный участок вагоновожатый должен остановить поезд у знака „остановка" так, чтобы бугель не замыкал добавочный провод.

§ 80. Въезд на однопутный участок (под добавочный провод) разрешается, если сигналы не горят, при чем должны соблюдаться следующие правила:

а) при движении в город:

В момент въезда под добавочный провод должны загореться нижние желтые сигналы — в этом случае движение разрешается. Если же загорятся верхние красные сигналы, или же красные и желтые вместе, то необходимо остановить поезд, не въезжая на однопутный участок и ожидать, когда погаснут верхние красные сигналы.

б) при движении из города:

В момент въезда под добавочный провод должны загореться верхние сигналы, являющиеся контрольными и закрывающими путь следующим поездом. При загорании нижних красных сигналов в момент въезда под добавочный провод, движение запрещается. Вагоновожатый обязан оттянуть бугель и

ждать пока не погаснут все сигналы, после чего можно ехать.

§ 81. Движение двух поездов один за другим по однопутному участку разрешается только по особому распоряжению линейного агента или диспетчера, при чем грузовые и прочие не пассажирские поезда следуют впереди пассажирских.

§ 82. В случае повреждения поезда на однопутном участке и невозможности двигаться без буксира, вагоновожатый обязан вызвать к себе поезд, оттянув бугель, а для предупреждения столкновения выставить кондукторов со свистками, по обе стороны поезда на расстоянии 120 метров от него (4 пролета). В темное время при появлении поезда вагоновожатый обязан опять отпустить бугель, чтобы осветить вагон и избежать наезда. Также необходимо поступать в случаях поломки бугеля или при необходимости его оттянуть.

§ 83. Если вместо двух одноцветных сигналов загорается только один, вагоновожатый обязан немедленно сообщить об этом линейному агенту для исправления. Движение продолжается по сигналам, т. к. второй сигнал является запасным.

## XVII. Движение при плохой погоде.

§ 84. Во время тумана, а также на неосвещенных линиях, вагоновожатый должен постоянно подавать резкие короткие звонки и при видимости меньше 8-ми пролетов не переходить на параллельное включение.

При видимости меньше 4-х пролетов необходимо ездить со скоростью не более 10 км. в час, а при видимости меньше одного пролета—5 км. в час.

Во время тумана вагоновожатый должен зажигать все сигнальные фонари и передний буферный фонарь.

§ 85. При дожде и во время оттепели, когда выбоины и провалы заполняются водой, вагоновожатый должен проезжать места скопления воды тихим ходом.

§ 86. Во время грозы необходимо включать одну из групп освещения во избежание повреждения моторов от грозового разряда.

§ 87. Если при пуске поезда в ход колеса буксуют, вагоновожатый обязан выключить ток и вновь включить с длительной выдержкой по положениям, посыпая рельсы песком.

В случае, если таким путем не удается сдвинуть поезд с места, вагоновожатый должен убедиться, что путь сзади поезда свободен, подать поезд на 1—2 метра назад и опять вперед, как указано выше. Если при этом песок не попадает на рельсы (на кривой), необходимо посыпать головку рельс руками.

§ 88. Если при служебном торможении воздушным тормозом поезд будет подаваться юзом, вагоновожатый должен перетормозить первым положением крана машиниста и тормозить вновь.

Перетормаживание электрическим тормозом воспрещается.

§ 89. В холодную погоду, если потеют и замер-

заботой: вагоновожатый обязан прочищать лобовые и боковые площадочные стекла для достижения наилучшей видимости.

§ 90. При очень тяжелом снеге необходимо включать ток медленно, выдерживая по 2—3 секунды на каждом положении контроллера.

§ 91. При сильной буксовке, тумане и тяжелом снеге выполнение заданного по расписанию пробега не обязательно. Расписание отменяется распоряжением диспетчера.

## XVIII. Движение при разных препятствиях на линии

§ 92. При ремонтах на трамвайных путях вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) по красному сигналу дальнейшее следование воспрещается. Лишь при сопровождении путевым агентом поезд может двигаться до встречи зеленого сигнала;

б) по желтому сигналу вагоновожатый должен двигаться со скоростью не свыше 10 км. на всем протяжении за сигналом до тех пор, пока не будет встречен зеленый сигнал;

в) по сигналу — желтый с зеленым, вагоновожатый должен проехать всем поездом со скоростью не свыше 5 км. в час мимо сигнала.

§ 93. Если на пути или близ пути находятся путевые рабочие, пешеходы, экипаж или другие препятствия могущие вызвать несчастный случай или аварию, то вагоновожатый должен выключить

[illegible] одновременно предупредительные [illegible] сигналы, вследствие [illegible] оставаться на пути, то необходимо начать тормозить с таким расчетом, чтобы поезд остановился, не доезжая до препятствия не менее 10-ти метров.

При наличии дорожных знаков „опасность“, „осторожно, неровности“ и „школа“ необходимо также снижать скорость с таким расчетом, чтобы остановить поезд при появлении препятствия.

Воспрещается переходить на параллельное включение моторов при обгоне воинских частей; шествий и колонн, а также в случаях, когда на встречном пути имеется скопление вагонов.

## XIX. Движение по левому пути и задним ходом.

§ 94. Езда по левому пути допускается лишь на небольшом протяжении до первого узла, где можно перейти на правый путь и только по распоряжению линейного агента или диспетчера.

При движении по левому пути запрещается переходить на параллельное включение моторов.

§ 95. Запрещается подавать поезд задним ходом без крайней надобности. Если требуется подать поезд назад, вагоновожатый должен перейти на другой контроллер.

Если при этом поезд идет прицепками вперед, необходимо открыть все внутренние двери прицепных вагонов, кондуктор заднего прицепного вагона должен подавать сигналы звонком находясь

на передней по ходу площадке. Кондуктор моторного вагона должен поддерживать бугель. Скорость движения при этом не должна превышать 5 клм. в час.

## § XX. Сцепка и буксировка вагонов

§ 96. Чтобы сцепить вагоны, вагоновожатый обязан поступать следующим образом:

а) подъехать к вагону на расстоянии 10 метров, снизить скорость до 5 км. в час и выбрав цепь ручного тормоза, с этой скоростью подъехать на расстояние 1 метра и остановить вагон;

б) Подтормозить поезд ручным тормозом и по сигналу сцепщика подавать поезд небольшими толчками, ставя большую рукоятку контроллера на первое положение и сейчас-же на „стоп".

На вагоне с линейным контактором большая рукоятка устанавливается на первое положение и подача на сцепку делается ее свободным ходом. Обратный переход на положение „стоп" допускается после того, как подача на сцепку окончена.

в) Подъехав вплотную к вагону, вагоновожатый должен наблюдать за тем, чтобы сцепка полностью вошла в буфера, была хорошо заложена штырем и чтобы скоба была правильно поставлена.

г) Воспрещается подавать на сцепку, если между вагонами находится сцепщик.

д) При сцепке на кривой, следить за тем, чтобы сцепщик находился с внешней стороны кривой.

§ 97. После сцепки вагоновожатый должен проверить следующее:

1. Соединительные рукава воздушного тормоза в головках должны быть плотно соединены с прокладкой резинового кольца. На вагонах оборудованных электрическим тормозом головки электрических шлангов должны быть плотно вставлены в междувагонные коробки и закреплены крючками крышек.

2. Краны на соединительных рукавах должны быть открыты.

3. Штепсельное соединение должно быть правильно сделано.

4. Должна быть повешена боковая сетка.

5. В темное время должен быть переключен буферный фонарь.

6. Передняя по ходу лобовая сетка должна быть проверена, задняя по ходу сетка должна быть заштырена.

7. После сцепки опробовать воздушный тормоз

§ 98. При взятии на буксир моторного вагона или поезда, он должен быть отторможен, на прицепляемом моторном вагоне бугель должен быть оттянут.

В случае, если буксируемый поезд прицепляется впереди буксирующего поезда моторным вагоном вперед, на передней площадке этого вагона должен быть поставлен его вагоновожатый, который дол-

жен наблюдать за движением поезда. Скорость при буксировке не должна превышать 15 км. в час.

При проезде автоматических электрических стрелок, поезд должен быть остановлен перед стрелкой, стрелка сделана вручную, после чего добавочный провод проезжается согласно обычных правил.

Перед проездом регулируемых перекрестков необходимо остановить поезд, договориться с регулировщиком о пропуске, после чего следовать через перекресток.

При отсутствии линейного агента ответственным за ведение поезда на буксире является вагоновожатый буксируемого поезда. Вагоновожатый буксирующего поезда, подчиняется в этом случае всем его сигналам.

## XXI. Обращение с оборудованием вагона

§ 99. Бугель при движении вагона всегда должен быть наклонен к задней по ходу площадке. Бугельная веревка должна быть подобрана и намотана на крючки. При перемене движения надлежит переводить бугель, за исключением 4-осных вагонов.

Запрещается переводить бугель под кронштейном.

В случае необходимости, подвинуть немного поезд назад можно не переводить бугель, но при этом кондуктор должен оттягивать бугель под кронштейном.

§ 100. Воспрещается включать и выключать автомат ударами кулака или какого-либо предмета по рукоятке, заклинивать или привязывать автомат.

При невозможности выключить автомат надлежит оттянуть бугель.

§ 101. Не допускается останавливать большую рукоятку контроллера на промежуточных положениях переключающей звезды. Особенно недопустимо останавливать большую рукоятку на промежуточном положении между параллельным и последовательным включением.

§ 102. При выключении тока вагоновожатый обязан быстро перевести большую рукоятку контроллера на „стоп", за исключением контроллеров с линейным контактором, где выключение тока с любого ходового положения производится поворотом большой рукоятки на угол 14 градусов назад, после чего движение ручки на „стоп" производить медленно.

При необходимости перехода с параллельного включения на последовательное необходимо сперва совершенно выключить ток, а затем без выдержки перейти на последовательное включение.

§ 103. Воспрещается без надобности снимать кожух с контроллера. В случае необходимости открыть контроллер, предварительно нужно выключить автомат и оттянуть бугель.

§ 104. С наступлением темноты, вагоновожатый обязан, в соответствии с графиком зажигания и тушения, лично включить освещение поезда, не передоверяя этого кондуктору и особенно следя

за тем, чтобы горели задние сигнальные фонари последнего вагона, передние сигнальные фонари моторного вагона и передний буферный фонарь. Сигнальные цвета должны соответствовать маршруту.

С наступлением рассвета, освещение должно быть своевременно полностью выключено.

§ 105. Если, по какой-либо неисправности, в темное время или во время тумана, приходится остановить на линии неосвещенный поезд, то его необходимо оградить от наезда, выслав назад кондуктора со свистком за 4 пролета (120 метров), для остановки сзади идущего поезда.

§ 106. Вагоновожатый не должен допускать давление сжатого воздуха свыше $4^{1}/_{2}$-х атмосфер на 2-осных вагонах и 6 атмосфер на 4-осных вагонах.

Нормальное давление: для 2-хосного вагона $3^{1}/_{2}$ атм. и для 4-хосного вагона—5 атм.

§ 107. Если во время движения выскочит педаль лобовой сетки, вагоновожатый должен немедленно остановить поезд, нажать педаль, подымающую сетку и, сойдя с вагона, убедиться в том, что сетка поднята. Если сетка не держится, заложить педаль на штырь и на конечном пункте сдать для исправления.

§ 108. Если вагоновожатый заметил, что остановочные площадки, столбы или другие сооружения близ путей зацепляют за вагон, он должен об этом сообщить ближайшему линейному агенту. Вагоновожатый обязан сообщать линейному агенту

также о всех замеченных неисправностях пути, контактной сети сигналов и автострелок.

§ 109. Если вагоновожатый заметит, что поезд тяжелый на ходу, он должен об этом сообщить ближайшему линейному агенту, дежурному слесарю и занести в вагонную книжку.

§ 110. В течение смены вагоновожатый обязан несколько раз проверить состояние поезда, согласно § 16.

## XXII. Обнаружение и исправление повреждений

§ 111. Если поезд не трогается с места на первом положении контроллера, то нужно поставить ручку на второе положение. При очень тяжелом пути разрешается включать ручку на третье положение на самое короткое время, (не больше 1 секунды).

Если несмотря на это вагон не трогается (мертвый), то вагоновожатый обязан немедленно поставить большую рукоятку на „стоп“ и проверить по порядку:

а) не выключен ли автомат или выключатель ЛК

б) не поврежден ли один из моторов (путем переключения)

в) касается ли бугель рабочего провода (дать два звонка на заднюю площадку — кондуктору проверить бугель).

г) горит ли освещение. Если горит, то не идет ли вагон с заднего контроллера.

д) если освещение не горит, посмотреть, идут ли другие вагоны,

е) если другие вагоны идут, посмотреть, не стоит ли вагон на изоляции. Если рельсы чистые, то не отгорел ли провод, идущий от бугеля к индукционной катушке

§ 112. Если обледенел провод, то вагоновожатый, оттянув несколько раз бугель, должен ударить им по проводу и сбить лед.

§ 113. Если бугель станет под участковым изолятором или троллейбусной пересечкой, то вагоновожатый или кондуктор должен подтянуть его за веревку по направлению движения чтобы получился контакт между проводом и бугелем, затем вагоновожатый должен включить большую ручку контроллера на первое положение и подвинуть вагон вперед

Если не удастся перевести бугель вперед или, если не получается контакта с рабочим проводом, то надлежит сзади идущим поездом сдвинуть поезд из под изолятора. В случае отсутствия сзади идущего поезда, вагоновожатый должен влезть на крышу, и завести бугель, за изолятор поставив его по ходу вагона.

§ 114. Если освещение горит и поезд не идет с заднего контроллера, можно предполагать, что произошел обрыв цепи в реостатах или в другом месте силовой проводки. В этом случае поезд нужно взять на буксир.

§ 115. Если другие вагоны не идут, то в рабочем проводе нет тока. Вагоновожатый обязан включить освещение и ждать пока лампочки не загорятся.

Запрещается ожидать подачи тока, при включенном контроллере.

После подачи тока, разрешается трогать поезд не ранее как через 30 сек. после того, как тронулся впереди стоящий поезд.

§ 116. Если поезд встанет всеми колесами на слой песка или снега, то вагоновожатый должен соединить буфер с рельсом (сперва рельс, потом буфер) каким нибудь металлическим предметом (ломиком), после чего подвинуть вагон вперед.

Примечание:

Прежде чем включить ток вагоновожатый обязан предупредить кондукторов и пассажиров, чтобы они, находясь на улице (на земле) не дотрагивались до вагона во избежание ожога или удара.

§ 117. Если отгорел провод индукционной катушки и нет возможности его присоединить, поезд надо взять на буксир.

§ 118. В случае, если вагон вздрагивает и не идет, вагоновожатый должен проверить следующее:

а) не заторможен ли поезд воздушным или ручным тормозом на моторном или прицепном вагонах;

б) не сломался ли зубец шестерни и не застрял ли он в ней.

В последнем случае вагоновожатый должен открыть моторный люк и крышку кожуха шестерен и ломиком удалить сломанный зуб. Если сделать это не удастся, вагоновожатый должен осторожно подать поезд назад до тех пор, пока зубец

не выпадет из зацепления, соблюдая общие правила подачи поезда назад.

§ 119. В случае, если мотор вращается, а вагон не трогается с места, вагоновожатый должен немедленно переключить моторы, т. е. выключить больной мотор, так как в этом случае нет сцепления шестерен.

§ 120. Если вагон двигается рывками, то это может происходить вследствие того, что ослабли пружины в основании бугеля.

Слабость пружин можно определить, притягивая бугель за веревку,—при слабых пружинах бугель легко опускается вниз. О случае нужно заявить линейному агенту или дежурному слесарю.

§ 121. Если бугель дергает за держатели воздушного провода, что видно по сильному колебанию проводов впереди вагона, то следует проверить нет ли прореза в контакте или перекоса бугеля и о случае заявить линейному агенту или дежурному слесарю. При этом в случае необходимости, перебросить веревку на правую сторону вагона и поручить кондуктору оттягивать бугель под каждым кронштейном.

§ 122. В случае провисания провода или его обрыва или падения на трамвайный провод другого провода вагоновожатый обязан остановить поезд и оградить место аварии до прибытия бригады воздушной сети, которую надлежит вызвать по телефону через диспетчера.

§ 123. При частом выпадении автомата нужно посмотреть, не затормозился ли поезд, хорошо ли

отходят колодки и включать ток с большей выдержкой по положениям.

§ 124. Если имеется утечка воздуха в соединительном рукаве, то необходимо закрыть соединительный кран и тормозить один моторный вагон до прибытия на конечный пункт, где об этом заявить линейному агенту или слесарю.

§ 125. Если по какой либо причине загорелось в вагоне, вагоновожатый обязан немедленно остановить поезд, оттянуть бугель и закрыть доступ воздуха к очагу пожара при помощи верхней одежды. В крайнем случае, тушить песком. Пассажиров высадить, избегая паники.

Если на крыше горят реостаты, можно тушить огнетушителем, если таковой имеется поблизости. Если принятые меры не помогают, вызвать пожарную помощь.

## XXIII. Снятие неисправного поезда с линии.

§ 126. Неисправный поезд направляется в парк или к линейному слесарю либо своим ходом, либо на буксире. Отправить поезд с линии в парк вагоновожатый может только по распоряжению линейного агента или дежурного слесаря.

§ 127. В случае отсутствия линейного агента в момент обнаружения повреждения на вагоне вагоновожатый должен поступить по вышеуказанным правилам и довести поезд до ближайшего линейного агента, а в случае небходимости взять поезд на буксир.

Поезд на буксире доводится до ближайшего запасного пути или парка, о чем вагоновожатый должен поставить в известность по телефону диспетчера.

§ 128. Своим ходом поезд может быть отправлен в парк или на линейный ремонт при следующих повреждениях:

а) если поврежден один из моторов.

Примечание:

При езде на одном моторе следует включать ток с выдержкой по 4 сек. на каждом положении.

б) если поврежден один из контроллеров;

в) если лопнет или потеряется одна из колодок;

г) если сильно греются буксы;

д) если не работают песочницы на передней площадке и вагон нельзя скатовать;

е) если не действуют звонки;

ж) если часто выпадает автомат;

з) если на вагонах, оборудованных воздушным тормозом, не действует воздушный или ручной тормоз;

и) если не действуют в темное время сигналы и освещение

к) при поломке рессор или шкворней;

л) при плохом контакте бугеля.

Во всех этих случаях необходимо прекратить дальнейший впуск пассажиров, а в случаях: а, б, г и ж необходимо высадить всех пассажиров на ближайшей остановке. Скорость должна быть снижена до пределов, обеспечивающих безопасность движения.

§ 129. Поезд должен быть снят с линии путем буксирования и с обязательной высадкой пассажиров в следующих случаях:

а) поломка бугеля;

б) повреждены оба автомата;

в) если на вагонах оборудованных электрическим тормозом не действует один из тормозов;

г) повреждены все моторы;

д) повреждены оба контроллера;

е) произошло разъединение или короткое замыкание в реостатах;

ж) произошло короткое замыкание в контроллере или силовой проводке;

з) при поломке вагона после наезда, если нет возможности самостоятельно двигаться;

и) когда рукоятку контроллера нельзя поставить на „стоп" с ездового положения;

к) когда ручку котроллера после электрического торможения нельзя поставить на „стоп". В этом случае предварительно до буксирования необходимо разомкнуть цепь между контроллером и моторами, вынув по паре щеток из каждого мотора.

Во всех этих случаях при отсутствии линейного агента или слесаря, вагоновожатый имеет право ехать в парк самостоятельно, но по прибытии в парк, обязан известить о возврате диспетчера.

§ 130. При поломке оси или соскакивании бандажа с колеса, вагон должен быть направлен в парк при помощи аварийной тележки.

§ 131. При отправлении поезда в парк вагоновожатый обязан требовать от линейного агента или слесаря подписи в вагонной книжке с точным указанием времени отправления и неисправности вагона.

§ 132. По прибытии в парк вагоновожатый обязан лично указать приемщику неисправность вагона.

## XXIV. Поведение вагоновожатого в случаях происшествий на линии.

§ 133. При несчастных случаях с людьми вагоновожатый обязан:

а) немедленно остановить поезд;

б) оказать помощь пострадавшему. Если он под вагоном, снять стоповую ручку, выключить автомат и оттянуть бугель. Проверить, нельзя ли вытащить пострадавшего, не причинив ему новых повреждений;

в) сообщить линейному агенту или постовому милиционеру для вызова скорой помощи и технической помощи, если необходимо поднять вагон;

г) сдать пострадавшего линейному агенту, постовому милиционеру или скорой помощи.

§134. При столкновении поезда с другим транспортом вагоновожатый обязан:

а) остановить поезд;

б) осмотреть вагоны;

в) записать все отличительные признаки транспорта, с которым произошло столкновение, а также фамилию и адрес водителя;

г) отметить все обстоятельства случая.

§ 135. Во всех случаях происшествий вагоновожатый обязан:

а) немедленно поставить в известность ближайшего линейного агента, а также постового милиционера;

б) если вблизи места случая некому сообщить о происшествии—передать сообщение с вагоновожатым встречного поезда, указывая место происшествия, маршрут, № моторного вагона и характер происшествия;

в) записать фамилии и адреса свидетелей происшествия, по возможности не из числа работников трамвая;

г) после оформления случая немедленно открывать движение.

§ 136. Воспрещается уезжать с места происшествия не добившись оказания помощи пострадавшему и не оформив случая.

Разрешается открывать движение не закончив оформление в том случае, если есть возможность установить нужные данные впоследствии.

## XXV. Правила П.В.О.

§ 137. Во время угрожаемого положения всем вагоновожатым и кондукторам воспрещается выходить на работу без противогазов.

§ 138. С введением угрожаемого положения поезд в течение 4-часов должен быть светомаскирован. В случае непринятия мер к светомаскировке поезда в течение 2—3-х часов вагоновожатый

обязан заявить линейному агенту для принятия мер к светомаскировке. Поезда не обеспеченные светомаскировкой по истечении четырех часов с момента введения угрожаемого положения отправляются в парк. Вагоновожатый обязан оказывать содействие спецбригаде при светомаскировке поезда принимать в ней непосредственное участие и по выезде на линию полностью отвечает за светомаскировку вверенного ему поезда.

§ 139. По сигналу „ВТ“ вагоновожатый быстро выбирает место остановки вагона, имея в виду, что через 1—2 минуты после сигнала „ВТ“ ток в рабочем проводе прекратится.

§ 140. Вагоновожатому воспрещается:

а) останавливать поезд за впереди идущим поездом в расстоянии менее 100 метров (3—3,5 пролета);

б) останавливать поезд против пожарных частей; ворот фабрик, заводов, больниц, воинских частей на мостах, перекрестках улиц и площадей во избежание закупорки движения.

§ 141. Вагоновожатый, остановив поезд по сигналу „ВТ“, тотчас же оттягивает токоприемник и закрепляет его веревкой, кондуктора производят высадку пассажиров, после чего вагоновожатый и кондуктора приводят противогазы в положение „наготове“, заходят в вагоны, плотно закрывают двери и окна и находятся в вагоне до сигнала „отбой ВТ“, внимательно наблюдая за положением дел на улице.

§ 142. Вагоновожатому категорически воспрещается покидать поезд в момент противовоздушной обороны города, кроме случая, указанного в § 143.

§ 143. Услышав сигнал „Химтревога" или заметив наличие отравляющего вещества, вся поездная бригада надевает противогазы и остается в них до сигнала отбой, или до распоряжения работников линейной агентуры, работников ПВО или милиции.

§ 144. О всех замеченных повреждениях трамвайных путей, воздушной сети и вагонов фугасными или зажигательными бомбами, а также о заражении путей или подвижного состава отравляющим веществом, вагоновожатый посылает кондуктора для сообщения ближайшему линейному агенту или по телефону диспетчеру.

§ 145. В случае заражения вагона отравляющими веществами, вагоновожатый и кондуктора, надев противогазы и защитную одежду, производят, в соответствии с особой инструкцией, предварительную дегазацию вагона. После дегазации вагоновожатый сообщает о случившемся линейному агенту и по его указанию направляет поезд в один из парков для дегазации.

На поезде должны быть аншлаги „вагон заражен".

§ 146. В случае заражения ОВ груза на вагоне, этот груз сдается вагоновожатым на специальный пункт по указанию органов МПВО, РК Милиции и Госавтоинспекции.

§ 147. О всех замеченных на улицах разрывах авиобомб, разрушениях, а также очагах пораже-

ния отравляющими веществами, хотя и не повредивших хозяйству трамвая, вагоновожатый при первой возможности сообщает сотрудникам органов ПВО, милиции и линейному агенту.

§ 148. По сигналу „отбой“ воздушной тревоги вагоновожатый продолжает движение по маршруту, если не последовало распоряжение об обходном движении от линейного агента, внимательно наблюдая (при движении) за знаками ограждения, очагов зараженных отравляющим веществом.

У путей, огражденных знаками „заражено отравляющим веществом“, вагоновожатый останавливает поезд и сообщает ближайшему линейному агенту, от которого получает указания о дальнейшем движении.

§ 149. Кондуктор должен беспрекословно выполнять все приказания вагоновожатого и из вагона уходить может только по его распоряжению.

§ 150. В условиях ПВО вагоновожатый обязан беспрекословно и немедленно выполнять все распоряжения работников органов ПВО, милиции и линейной агентуры.

§ 151. С введением угрожаемого положения, все грузы должны перевозиться покрытыми.

## XXVI. Правила на время наводнения

§ 152. Во время наводнения вагоновожатый получает указания об уборке поезда с линии от линейных агентов.

§ 153. При отправлении в парк во время наводнения вагоновожатый должен соблюдать правила безопасности, но соблюдение пробега не обязательно.

§ 154. Если вагон остался в районе наводнения, вагоновожатый должен оттянуть бугель. Вагоновожатый не имеет права в этом случае покинуть свой вагон до прибытия смены или до получения письменного распоряжения (в вагонной книге) линейного агента.

§ 155. По окончании наводнения, если моторы были залиты водой, вагоновожатый не должен включать ток, так как вагоны с залитыми моторами должны быть отправлены в парк буксиром.

## XXVII. Ответственность за нарушение правил настоящей инструкции

§ 156. Вагоновожатые — нарушители правил настоящей инструкции подвергаются административному взысканию и лишению премии.

Систематическое нарушение правил настоящей инструкции влечет за собой лишение удостоверения на право управления трамвайным вагоном.

Нарушители правил настоящей инструкции, вызвавшие аварию подлежат самым строгим мерам взыскания вплоть до привлечения к уголовной ответственности.

Начальник службы движения
*Г. Гольцман*

Главный инженер службы движения
*В. Немзер*

# ОГЛАВЛЕНИЕ

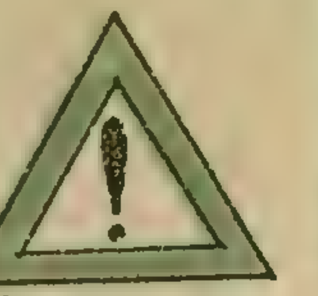

| | | стр. |
|---|---|---|
| I. | Общие правила | 3 |
| II. | Приемка поезда в парке | 5 |
| III. | Выезд из парка | 8 |
| IV. | Смена на линии | 8 |
| V. | Сдача поезда в парке | 10 |
| VI. | Трогание с остановки | 11 |
| VII. | Движение по перегону | 12 |
| VIII. | Остановка поезда | 15 |
| IX. | Торможение воздушным тормозом | 18 |
| X. | Торможение электрическим тормозом | 19 |
| XI. | Движение на подъемах и спусках | 20 |
| XII. | Движение по кривым | 23 |
| XIII. | Движение по стрелкам и крестовинам | 24 |
| XIV. | Регулирование и проезд перекрестков | 25 |
| XV. | Проезд пожарных частей и жел.-дор. пересечек | 27 |
| XVI. | Движение по однопутным участкам | 28 |
| XVII. | Движение при плохой погоде | 30 |
| XVIII. | Движение при разных препятствиях на линии | 32 |
| XIX. | Движение по первому пути и задним ходом | 33 |
| XX. | Сцепка и буксировка вагонов | 34 |
| XXI. | Обращение с оборудованием вагона | 36 |
| XXII. | Обнаружение и исправление повреждений | 39 |
| XXIII. | Снятие неисправного вагона с линии | 43 |
| XXIV. | Поведение вагоновожатого в случаях происшествий на линии | 46 |
| XXV. | Правила ТВО | 48 |
| XXVI. | Правила на время наводнения | 50 |
| XXVII. | Ответственность за нарушение правил настоящей инструкции | 51 |

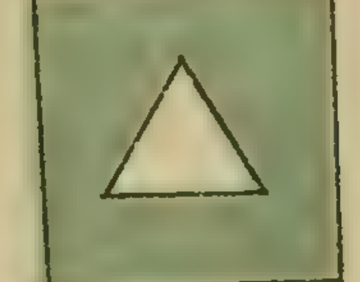

Приложение—сигналы и знаки.

# Дорожные знаки Р. К. Милиции

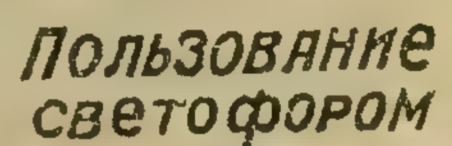


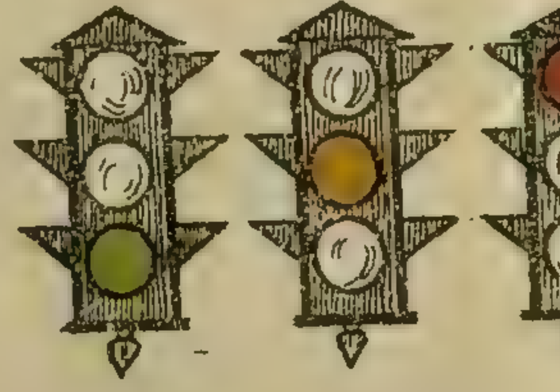
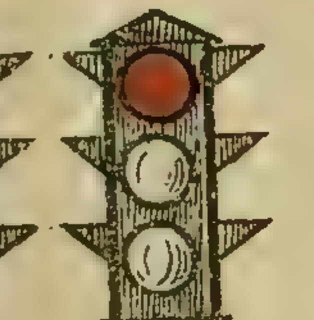
Ограничение скорости


Опасность


Осторожно пешеходы!


Железнодорожный переезд






Прямо и налево — Направо — Стоп


Запрещен одновременный проезд двух четырехосных вагонов

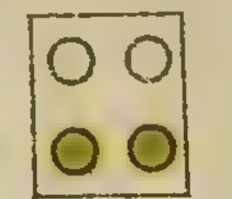

Пожарная часть

## Светофоры однопутных участков разрешают движение, если все четыре сигнала не горят.

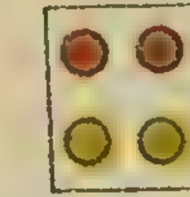
### I. При движении в город.

если горят верхние красные — движение запрещается

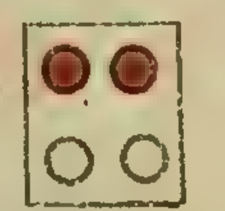
нижние желтые являются контрольными и загорятся перед в'ездом на однопутный участок



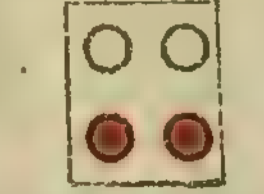
Если загорелись все сигналы — остановиться и ждать, пока красные верхние сигналы не погаснут



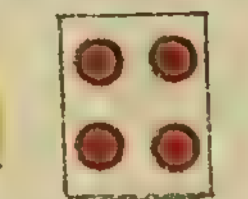
### II. При движении из города.



Верхние красные сигналы загорятся перед в'ездом на однопутный участок, являются контрольными для поезда, который их зажег и запрещают в'езд поездам



Нижние красные сигналы указывают на занятие участка поездом, идущим в город и запрещают движение

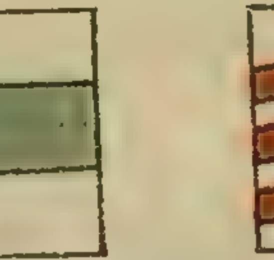


Если загорелись все сигналы ехать нельзя. Оттянуть бугель и ждать, пока не погаснут все сигналы.

## Постоянные знаки режима езды.



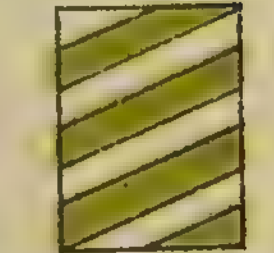
Последовательн. включение



Паралельное включение



Выключение тока после паралельн. включения

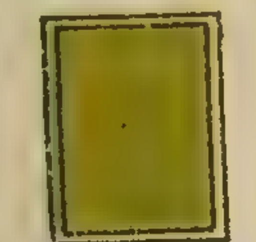


Участковый изолятор.

## Временные путевые сигналы.



Начало участка тихого хода со скоростью не свыше 10 км. в час.



Окончание участка тихого хода



Место, где стоит сигнал проехать со скоростью не свыше 5 км. в час.

Ехать без сопровождения путевым агентом воспрещается

